

**Бугаєнко Каріна Вікторівна,
Зінченко Наталія Станіславівна**

студентки 1-го курсу факультету міжнародно-правових відносин
Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРАВОВІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ

Територією України пролягає близько 4 тис. км внутрішніх водних шляхів, якими здійснюються перевезення вантажів. До основних судноплавних шляхів відносяться річки Дунай, Дніпро та Південний Буг. Річковий транспорт має певні переваги перед сухопутним: відносно маловартісне утримання водних шляхів, перевезення водним транспортом є дешевшим. За інформацією Державної служби статистики, 90 % водних транспортних перевезень припадає саме на р. Дніпро. Проте, обсяги річкових перевезень знизились з 1990 р. із 60 млн. т до 12 млн. т – в 2006, до 5 млн. т – в 2016 р. У 2017 р. обсяг річних перевезень був на рівні 4-5 млн. т. Річками, переважно, здійснюються перевезення с/г продукції, металопрокату, піску, деревини. За даними Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на період 2014 – 2021 рр., перевезення річковим транспортом є у п'ять разів економнішими за залізничні та вдесятеро – за автомобільні [1]. Відсоток перевезення внутрішнім водним шляхом в Україні та європейських країнах кардинально відрізняється. Якщо в Україні це 0,2 – 0,8 загального обсягу перевезень, то, наприклад, у Німеччині – 12,6 % [1].

Основною проблемою експерти вважають відсутність чіткої і доцільної законодавчої бази, яка б регулювала здійснення річкових перевезень. Правовими документами, які регулюють питання функціонування річкових портів, є Закон України «Про транспорт», «Статут внутрішнього водного транспорту СРСР» 1963 р. [2]. Спроби прийняти Закон, який би регулював судноплавство на внутрішніх водних шляхах України, були ще в 2010 р., коли Кабінет Міністрів України ініціював ухвалення Закону «Про внутрішній водний транспорт». Законопроект був спрямований на визначення правових, економічних та організаційних засад діяльності внутрішнього водного транспорту, але не був прийнятий.

У 2015 р. Міністерство інфраструктури України розробило законопроект «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а, який було подано до Верховної Ради України. Він містить новації, які націлені на суттєве спрощення умов ведення бізнесу на річці, а також зменшення витрат судновласників. Зокрема, проект Закону скасовує плату за шлюзування, плату за проходження розвідних мостів. Законопроектом передбачено можливість приватного інвестування у стратегічні об'єкти інфра-

структури, демонополізації лоцманських послуг та роботи на річні суднах під іноземним прапором.

У 2016 р. був зареєстрований альтернативний варіант законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а-3. Основними відмінностями альтернативного проекту є такі: сплата судовласниками акцизного збору до спеціального фонду бюджету в ціні палива, заборона доступу флоту з іноземним прапором, ліквідація плати за лоцманську проводку тощо.

На даний час Верховна Рада України не прийняла в першому читанні законопроект «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а і альтернативний йому № 2475а-3, відправивши їх на доопрацювання.

Обидва законопроекти неодноразово критикувались фахівцями. Так основним недоліком законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а фахівці вважають існування ризиків неринкової плати за лоцманську проводку та корупційні ризики в новоствореній структурі Адміністрації внутрішнього водного транспорту. Основними недоліками законопроекту «Про внутрішній водний транспорт» № 2475а-3 фахівці вважають недопущення іноземного флоту, проте визначають доцільним введення 5 річного допуску всіх прапорів з метою створення тоннажу, спроможного задовільнити існуючий обсяг попиту на річкові перевезення [3].

Загалом, для розвитку внутрішнього водного транспорту потрібно знизити тарифи на перевезення, оновити застарілий флот, провести днопоглиблення Дніпра, врегулювати нормативну базу перевезень. Сьогодні головною ініціативою влади має бути прийняття Закону «Про внутрішній водний транспорт і поглиблення дна Дніпра», підготовка і обговорення якого активізувались навесні 2015 р. Дискусійним питанням є необхідність стягнення річкового збору. В проекті закону механізм визначення та стягнення річкового збору прописаний не досить чітко, що не є передумовою оптимізації витрат на перевезення.

Можна зробити висновок, що умови для розвитку внутрішнього водного транспорту в Україні є доволі складними. Повернути річковим перевезенням колишню популярність можливо за умови швидкого вирішення існуючих проблем та втілення економічно доцільних планів.

Список використаних джерел

1. По Дніпру, по Бугу: проблеми і перспективи розвитку водного транспорту [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://agravery.com/uk/posts/show/ro-dnpru-po-bugu-problemi-i-perspektivi-rozvitku-vodnogo-transportu>.
2. Гуржій Н.М. Річковий транспорт України: проблеми та перспективи розвитку / Н.М. Гуржій, А.В. Городова, Т.Є. Одинець // Економіка та суспільство. – Вип. 3. – 2016 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.economyandsociety.in.ua/journal/3_ukr/11.pdf.
3. Як вплине законопроект «Про внутрішній водний транспорт» на економіку України та аграріїв [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

Ключові слова: внутрішній водний транспорт, портова інфраструктура, річковий транспорт, водні транспортні перевезення.

Науковий керівник: к.е.н., доцент Хаймінова Ю. В.

Голубович Віталіна Олегівна

студентка 1-го курсу судово-адміністративного факультету
Національного університету «Одеська юридична академія»

ОСНОВИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ В УКРАЇНІ

Підприємництво — це діяльність, яка пов'язана з вкладання коштів та інших засобів, з метою отримання прибутку на підставі сполучення особистої вигоди з суспільною користю [1, с. 370].

Суб'єктами підприємництва можуть бути приватні особи і об'єднання партнерів. Підприємництво є однією з найважливіших форм економічної діяльності в Україні.

З цього можна зробити такий висновок, що підприємницькою є не будь-яка діяльність щодо виготовлення продукції, виконання чи надання певних послуг, а це лише та діяльність, яка може характеризуватись наступними ознаками або рисами [2, с. 174-179].

Існують такі риси підприємництва в Україні:

- Самостійна, економічна і правова свобода. Тобто будь-який підприємець незалежний у прийнятті рішення, щодо організації власної справи. Наприклад: вільно обирати види підприємницької діяльності, способи, час і місцезнаходження.

- Підприємницька діяльність вимагає жорсткої якості людини. Це через те, що діяльність підприємця пов'язана з ризиком і з великою конкуренцією.

- Власний ризик підприємця. Як ми вже знаємо, головна мета підприємницької діяльності — це отримання будь-якого прибутку, але ця мета з різних причин може бути недосягнута. Тому, підприємець повинен розуміти, що він має великий ризик у цій справі.

- Ініціативність підприємця. На мою думку, це найважливіша риса, тому що для отримання відмінного результату, підприємницька діяльність повинна бути завжди активною.

- Для підприємництва дуже важливим фактором є вміння виявляти серед запропонованих комерційних пропозицій привабливу угоду.